Die Hanse und ihre Handelspolitik

Dietrich Schäfer

Ger 354.1

FROM THE LIBRARY OF PROFESSOR KONRAD VON MAURER
OF MUNICH. No. 2063

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Die Hanse

und ihre Handelspolitik.

Vortrag

von

Dr. Dietrich Schäfer,
o. ö. Professor der Geschichte an der Universität Breslau.

Jena.
Verlag von Gustav Fischer.
1885.

Digitized by Google

Ger 354.1

Harvard College Library
Von Maurer Collection
Gift of A. C. Coolidge
July 18, 1904

489

Digitized by Google

Einem umfassenden, vielgestaltigen, von der historischen Überlieferung reich beleuchteten Leben in kurzem Überblick durch Jahrhunderte folgen, seine wesentlichsten Seiten im kurzen Zeitraum einer Stunde zur Anschauung bringen zu wollen, ist stets ein gewagtes Unternehmen. Die Gefahren sieht gerade am deutlichsten, wem umfassende Spezialstudien einen klaren Einblick gestatten in die zu überwindenden Schwierigkeiten. Dieser Einblick hat schon manchen kompetenten Mann abgehalten, sein Wort mitzureden in der Beantwortung allgemeiner historischer Fragen. Aber ist ein derartiges Zurückhalten durchweg berechtigt? Giebt es nicht Fälle, in denen man seine Scheu überwinden, seine Meinung einsetzen muß? Ist nur der ein besonnener Historiker, der mit allgemeinen, zusammenfassenden Urteilen zurückhält, bis in allen Einzelfragen das letzte Wort gesprochen ist? Ich glaube nicht. Wäre dem so, so müßten wir für alle Zeit entweder auf besonnene Historiker oder auf allgemeine historische Urteile verzichten. Die letzteren aber wird sich keine Gegenwart nehmen lassen. Wo immer eine Zeit von Fragen bewegt wird, sucht sie dieselben alsbald historisch zu fassen. Pro und contra greift man in die Vergangenheit, holt hervor, was immer, wohl oder übel, als Waffe verwendbar erscheint. Da wird es dem Historiker nahe gelegt, aus seiner Zurückhaltung herauszutreten, sich zu fragen, ob er mehr Raum

geben soll dem Bedenken, in einzelnen Punkten zu irren und den Widerspruch der Fachgenossen herauszufordern, oder der Erwägung, ob es den Zeit- und Volksgenossen nicht doch dienlich sein könne, wenn dem allgemeinen Urteil eine doch nur in engsten Kreisen verbreitete Einzelkenntnis zu Hülfe komme. Entscheidet er sich für das letztere, so übt er, wie mir scheint, nicht nur sein gutes Recht, er thut mehr, er erfüllt eine Pflicht.

Deutschland ringt um seine Stellung auf dem Meere, im überseeischen Verkehr der Völker. Allgemein ist die Überzeugung, daß es sich hier um die Existenzfragen unserer Zukunft handelt, daß die Deutschen, wenn sie einen Platz behaupten wollen unter den Völkern, welche die Angelegenheiten dieser Welt leiten, nicht verzichten können auf Macht und Geltung im internationalen Verkehr. Nicht über das Ziel, über die Wege, die zu ihm führen, ist man verschiedener Meinung. Von den verschiedensten Seiten ist auf die Hanse exemplifiziert worden. Sie war ja das mittelalterliche Deutschland auf dem Meere, ein Deutschland, das sich mit Ehren sehen lassen konnte. Sie hatte erreicht, was wir erstreben, Geltung auf dem Elemente, dem sich bis jetzt noch kein größeres Volk ungestraft entfremdet hat. Möchte es da nicht von Interesse sein, sich zu vergegenwärtigen, wie sie diese Geltung erwarb, welcher Art, welches Umfanges sie war, wie sie dieselbe verlor? Könnte die Wissenschaft hier nicht dem Leben einen wenn auch kleinen, doch erwünschten Dienst leisten?

Das Aufkommen der Hanse kann nur verstehen, wer sich jener großartigen kolonisatorischen Thätigkeit erinnert, die ihres Gleichen nicht hatte vor der Besiedelung der von Englands Herrschaft befreiten Vereinigten Staaten, die in der Geschichte der Kolonisation allein durch sie übertroffen wird, jener Thätig-

Digitized by Google

keit, welche die weiten Gebiete östlich der Elbe und Saale germanisierte oder weit hinaus mit verstreuten Posten deutscher Kultur übersäete. Ihr Schwerpunkt fällt in eine verhältnismäßig kurze Spanne Zeit, recht eigentlich in die Periode der Staufer. Gerade in jenen Tagen, wo Kaiser und Papst um die Weltherrschaft stritten, wo die deutschen Könige energischer als je zuvor die Unterwerfung Italiens erstrebten, wo der Kreuzzugsgedanke auch die Deutschen ergriff und endlose Scharen ihrer tüchtigsten Leute zu Tod und Verderben ins Morgenland trieb, gerade damals füllte sich auch der Osten mit deutschen Ansiedlern, gerade damals hatte unser Volk noch Kraft genug, die größte kolonisatorische Arbeit zu vollbringen, die ihm je gelungen ist. Hier wirkte der großartige Anstoß, der unserem Volke gegeben war durch die Kaiserpolitik, durch die Thatsache, daß es sich Aufgaben stellte, deren Lösung die Zeit verlangte, und an die keine andere Nation des Abendlandes doch auch nur ernstlich denken konnte. Unser Volk stand an der Spitze der Christenheit, und diese Stellung äußerte ihre Wirkung nach den verschiedensten Seiten.

Friedlich mehr als kriegerisch vollzog sich jene Ausbreitung des Deutschtums. Die Gewalt kam eigentlich nur da zur Anwendung, wo zu dem nationalen Gegensatz der religiöse trat, wo sich in den Marken, in Meklenburg und Vorpommern, in den Ländern der Preußen, Letten, Liven und Esten das Heidentum lange genug erhalten hatte, um erst von den Deutschen gebrochen zu werden. Und auch hier folgte die friedliche Arbeit der gewaltsamen Niederwerfung auf dem Fuße, sicherte, befestigte, erweiterte ihre Resultate. In den weiten Gebieten der böhmischen und polnischen Krone, in den Ländern der Herzöge von Pommern und Pommerellen, nach dem ersten erfolglosen Widerstande und

Digitized by Google

dem Übertritt zum Christentum auch in Mecklenburg, waren es die einheimischen, nationalen Herrscher, die den Deutschen ins Land zogen, die ihre slavischen Ortschaften in Städte mit deutschen Bürgern und deutschem Rechte umwandelten, die den Ertrag ihrer Ländereien zu fördern suchten, indem sie den Slaven und seinen hölzernen Haken durch den Deutschen und seinen ertragreicheren eisernen Pflug zu ersetzen bemüht waren. So kam es, daß alles Städtewesen des Ostens bis weit hinaus über die Weichsel deutschen Charakter, daß alles Gebiet bis über die Oder eine geschlossen deutsche ländliche Bevölkerung erhielt; so erklärt es sich, daß die gute Hälfte aller Bewohner des gegenwärtigen deutschen Reiches auf Boden wohnt, den beim Inslebentreten dieses Reiches durch den Vertrag zu Verdun noch kein Deutscher bebaute.

Diese Kolonisierung aber machte die Deutschen zu einem Ostseevolke, setzte sie in den Besitz der langen mündungsreichen Küste von den Föhrden Schleswigs bis zu den Klippen des finnischen Meerbusens. Es ist wohl behauptet worden, daß Herrschaft auf der Ostsee gleichbedeutend sei mit Herrschaft auf dem Meere überhaupt. In der That haben die Völker, die nach einander den Handel in der Ostsee beherrschten, Deutsche (Hansen), Holländer, Engländer, einander auch abgelöst in der Herrschaft über die Meere. Noch heute ist die Ostsee das befahrenste aller Meere; dem Verkehr durch den Sund kann keine andere Meerenge etwas Gleiches an die Seite stellen. Wie viel mehr behauptete sie diese Stellung zu einer Zeit, da man eine transatlantische Fahrt noch nicht kannte, da die Schifffahrt des Mittelmeers mannigfach gehemmt wurde durch die Feinde der christlichen Religion, da es zudem eine direkte Berührung zwischen diesen beiden mittelalterlichen Verkehrsgebieten kaum gab. Aller-

Digitized by Google

dings war schon deutscher Handel vertreten gewesen auf dem baltischen Meere vor den Tagen Heinrichs des Löwen, ehe noch deutsche Bevölkerung irgendwo an die Gestade dieses Binnenmeeres hinanreichte. Unter den zahlreichen Münzfunden Gotlands besonders ist kein Geld entfernt so stark vertreten als deutsches; man schiffte sich im dänischen Hafen Schleswig oder im slavischen Stargard (Oldenburg in Ostholstein) ein, begleitete die heimische Ware auf den fremden Fahrzeugen. Aber wie mußte die Bedeutung der Deutschen auf diesem Meere wachsen, als nun an seinen Küsten eine deutsche Stadt nach der andern erstand, als sein Rücken sich belebte mit deutschen Kreuzfahrern, Glaubensboten, Auswanderern, mit den immer zahlreicher werdenden Händlern, die den Verkehr zwischen der Fremde und der Heimat vermittelten. Überaus rasch ist Lübeck, der eigentliche Mittelpunkt dieses Verkehrs, sind dann zahlreiche andere Städte der Ostseeküste bis nach Reval hinauf gewachsen.

Ein Blick auf die Karte zeigt, daß Gotland den Mittelpunkt des damals dem Verkehr erschlossenen Teiles der Ostsee bildet. Mittwegs gelegen zwischen der Trave und der Newa, zwischen der Weichselmündung und der Einfahrt in den Mälar, zwischen dem Sund und dem Rigaischen Meerbusen, diesem gegenüber der schwedischen Küste vorgelagert konnte es am wenigsten zu einer Zeit umgangen werden, die den Schiffer noch ängstlich dem Lauf der Gestade folgen, bei der Fahrt übers offene Meer die kürzesten Entfernungen von Land zu Land suchen sah. So kamen Gotland und seine Hauptstadt Wisby früh zu dominierender Stellung im Ostseehandel. Die kirchlichen und fortifikatorischen Überreste des mittelalterlichen Wisby, einzig in ihrer Art im gesamten Norden, zeigen deutlicher als die spärlich überlieferten historischen Nachrichten, welche Bedeutung die Stadt

Digitized by Google

hatte. Und gerade hier sehen wir die Deutschen, seitdem sie mit eigenen Schiffen die Ostsee befuhren, sehr bald eine bevorzugte Stellung einnehmen. Neben der gotischen erwächst eine deutsche Bürgerschaft; Goten und Deutsche sitzen im Rat; die gotische und die deutsche Sprache stehen in dem nordischen Gemeinwesen in gleicher Geltung neben einander; die vornehmste Kirche Wisbys war und ist die von Deutschen im ersten Viertel des 13. Jahrhunderts erbaute Kirche „Maria Teutonicorum".

Neben diesen ansässigen Deutschen bildet sich in Wisby eine Genossenschaft deutscher Gotland besuchender Kaufleute, der Ursprung und erste Anfang des „gemeinen Kaufmanns", der aus der Hanse nie verschwunden ist, auch nicht zu den Zeiten, wo dieselbe schon längst aufgefaßt wurde als ein reiner Bund von Städten. Und diese Genossenschaft deutscher Kaufleute ist es, welche zuerst den Handel verschiedener deutscher Städte und Länder als einen einheitlichen vertritt. Der erste Vertrag, den sie und die Stadt Riga gemeinsam mit dem Fürsten von Smolensk vereinbaren, wird geschlossen durch Bürger von Wisby, Lübeck, Soest, Münster, Groningen, Dortmund, Bremen und Riga. Man folgt hier einem alten skandinavischen Handelswege. Und dasselbe geschieht in dem Vordringen durch Newa, Ladoga-See und Wolchow nach Groß-Nowgorod unweit des Ilmen-Sees; hier erhebt sich der Petershof, die Deutschen treten an die Stelle der Goten. Die Genossenschaft aber beschränkt ihre Thätigkeit nicht auf die Ostsee, auch in England und Flandern schließt sie Verträge. Eine Gesellschaft von Privatleuten spielt eine wichtige Rolle in der ersten Begründung der handelspolitischen Stellung der Deutschen im Auslande.

Doch sehr bald geht die Leitung über in die Hand der

Digitized by Google

heimischen Städte, deren Interessen ja zumeist in Frage standen. Von Beherrschern Sachsens, von Kaiser Lothar und Herzog Heinrich dem Löwen, wissen wir, daß sie ihre schützende Hand über die Angehörigen des sächsischen Herzogtums hielten, die im nordöstlichen Verkehr ihrem Erwerbe nachgingen. Auch die Städte stützen sich bis über die Mitte des 13. Jahrhunderts hinaus in ihren Beziehungen zum Ausland noch vielfach auf heimische landesfürstliche Gewalten, deren Fürsprache und Vermittelung man natürlich nicht umsonst erwarb. Dann aber werden sie mehr und mehr selbständig, nehmen die Angelegenheiten ihrer Angehörigen in die eigene Hand, bilden sich heraus zu den eigentlichen Leitern der hansischen (deutschen) Handelspolitik. Die gotländische Genossenschaft ist nach dem Ablaufe des 13. Jahrhunderts nicht mehr nachweisbar; jene Städte aber, deren Bürger in ihr vereinigt waren, werden um die Interessen des „gemeinen Kaufmanns" geschart zu dem Bunde, der ungefähr seit der Mitte des 14. Jahrhunderts den Namen „Hanse der Deutschen" führt. Nicht ohne daß der umfassenderen Vereinigung mehr oder weniger enge Verbindungen in territorialen Grenzen vorangegangen wären, kam jene zustande; aber das eigentlich Einigende und Zusammenführende bildete und blieb für die Gesamtheit der Städte das gemeinsame Auftreten ihrer Bürger, des deutschen Kaufmanns, im Auslande.

Diese Vereinigung von Städten ist es dann gewesen, die dem deutschen Handel in der nördlichen Hälfte Europas eine herrschende Stellung errungen hat. Mit einem Netze von Verträgen überzieht sie im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts die weiten Gebiete von der pyrenäischen Halbinsel bis zu den finnischen Granitküsten: Verträgen des verschiedensten Inhalts, vom verschiedensten Werte, aber sämtlich getragen von derselben Ten-

Digitized by Google

denz, dem deutschen Kaufmann für friedlichen und gewinnbringenden Verkehr die Bahnen zu öffnen. In der Regel sind die Anfangsrechte geringe. Man sucht von den Territorialherren Sicherheit für Person und Ware gegen räuberischen Anfall, Schutz nach dem Recht des Landes, dann Freiheit von den harten Bräuchen der Grundruhr und der Strandung, Befreiung von der Haftbarkeit für die Schulden und Vergehen von Landsleuten, Zusage von Rechtshilfe gegen säumige Zahler im fremden Lande, ferner Freiheit vom Gottesurteil, sei es in der Form des glühenden Eisens oder des Zweikampfes, endlich Regulierung, Herabsetzung oder gar Erlaß des Zolles, Vereinfachungen in der Art seiner Erlegung, Erleichterungen beim Beladen und Entladen der Schiffe, beim Wiegen der Waren, Gestatten des Kleinhandels, der sonst nur den Landeseingebornen zustand, Erlaubnis zum Holzschlagen behufs Ausbesserung der Schiffe und manche andere Begünstigungen des Verkehrs zu erlangen. Als letztes Ziel städtischer Handelspolitik steht im Hintergrunde die dauernde Niederlassung, das Kontor, in seiner vollen Entwickelung ausgestattet mit eigener Gerichtsbarkeit nach heimischem Recht für die eigenen Genossen, mit Teilnahme am Gericht in allen Fällen, wo diese mit den Landesangehörigen in Zwist geraten. Auf diesem Wege brachte man es in einzelnen Fällen dahin, daß der hansische Kaufmann im Auslande größere Rechte genoß als der einheimische, in den meisten, daß er bevorzugt war vor allen andern Fremden. Gegenseitigkeit wurde dabei selten gewährt und wenn, so blieb sie meistens auf dem Papiere; eine thatsächliche Gleichberechtigung haben höchstens vorübergehend die Engländer in Danzig genossen. Wesentlich noch im Laufe des 14. Jahrhunderts ist es dahin gekommen, daß die Hansen einen unbedingten Vorrang behaupten im Verkehr der gesamten nordeuropäischen Gewässer, daß die Ostsee

Digitized by Google

in größerer Reise eigentlich nur noch von ihren Schiffen durchfurcht wird. Die Skandinavier, einst die Beherrscher jener Meere, verschwinden aus ihnen, werden beschränkt auf dürftige Küstenfahrt; die Russen, die früher nach Gotland, ja nach Lübeck kamen, erscheinen nicht mehr; die Engländer und Schotten spielen eine untergeordnete Rolle.

Verwundert fragt man nach der Erklärung dieser Thatsache. Sie liegt nicht oder nur sehr teilweise in einem entschiedenen militärischen Übergewicht der Städte, von dem manches gefabelt worden ist. Wie alle politischen Gebilde, deren Lebensnerv der Handel ist, hat die Hanse den Krieg stets gescheut, nur als ultima ratio das Schwert in die Hand genommen. Und mit gutem Grunde. Denn durch den Krieg litt doch zunächst am schwersten, was man durch ihn schützen wollte, der Handel, und wurde am meisten gefährdet, was man vor allem erstrebte, der Wohlstand. Allzu sehr standen die wirtschaftlichen Zwecke im Vordergrund der städtischen Gemeinwesen, als daß der Krieg für diese etwas anderes hätte sein können als ein notwendiges Übel. Auch in dieser Beziehung treffen wir in den Städten auf die Vorboten moderner Anschauungsweise. Außerdem hatte der Krieg gerade für die Städte noch seine besonderen Schwierigkeiten. Zu allen größeren Unternehmungen bedurfte man doch, besonders sobald Landdienst zu thun war, der Söldner. Die Söldnerführer aber, adelig oder bürgerlich, sind in den Händen der Fürsten fast durchweg ein lenkbareres Werkzeug gewesen als in denen der Städte. Mehr noch als jenen sind sie mit ihren Haufen diesen zur unerträglichen Last und Plage geworden. Kein Wunder, daß man sich nicht gern mit ihnen einließ. Wenn es gar nicht anders gehen wollte, haben allerdings auch die Städte verstan-

Digitized by Google

den, zeitweise mit Energie und einzeln ja auch mit glänzendem Erfolge das Schwert zu führen, besonders gegen Dänemark, wenn es sich um ihre Lebensfrage, ihre Stellung in den Gewässern der Ostsee, handelte; aber Jahrzehnte lästiger Plackereien, ermüdender Verhandlungen, endlos geübter Nachsicht und Geduld sind doch manchmal vergangen, ohne daß die Möglichkeit, einen verwickelten Knoten mit dem Schwerte zu durchhauen, auch nur in ernstliche Erwägung gezogen worden wäre. Wohl aber ist man immer rasch bei der Hand gewesen, wenn es galt, räuberischem Unwesen privater oder auch offiziöser Kaper zu steuern. Aber es ist bezeichnend genug, daß man in den Hansestädten nur von „Friedeschiffen" sprach, wenn man solche Zwecke verfolgte, daß man „Friedeburgen" baute, um unruhige Gesellen im Zaume zu halten.

Nein, die Überlegenheit der Hanse lag auf einem andern Gebiete, nämlich auf dem politisch-diplomatischen. Hier errang sie ihre wesentlichsten Erfolge; nachhaltiger und geschickter Arbeit auf diesem Felde verdankte sie ihre handelspolitische Stellung.

Man muß sich die Lage der Zeit vergegenwärtigen, um verstehen zu können, wie eine Reihe einzelner, weit verstreuter, zum Teil doch nur unbedeutender und dazu nicht einmal immer geschlossen vorgehender Städte ausgedehnten Königreichen und Fürstentümern solche Vorteile abgewinnen konnten. Alles entwickeltere Städtewesen beruht auf Gewerbs- und Handelsthätigkeit; sie bildet den eigentlichen Nerv städtischen Lebens. Zahlreiche Städte Deutschlands sind ja allerdings entstanden um königliche und bischöfliche Pfalzen, sind spezielle Gründungen von Fürsten, aber zu Ansehen und Bedeutung sind sie nur gekommen, wenn sie gleichzeitig den Vorteil günstiger Verkehrslage genossen. Daß Städte als Mittelpunkte administrativer Einheiten groß wurden, wie in

Digitized by Google

modernen Tagen, ist für das deutsche Mittelalter ohne Beispiel. Im Anschluß an den Verkehr bildete sich fast durchweg das heraus, was im Mittelalter wesentlich eine Stadt zu einer solchen machte, die Ausscheidung aus der umgebenden Landschaft, aus dem Gau, in Sachen der Verwaltung und Gerichtsbarkeit. Was sich zuerst in dieser Richtung nachweisen läßt, bezieht sich auf die Ordnung des Marktes, die Wahrung und Handhabung des Friedens, der Polizei für ihn. Die Organe, die hier in Verwaltungs- und Gerichtsangelegenheiten zunächst eine gesonderte Thätigkeit entfalten, sind die Keime der Ratskollegien; hier liegen die Anfänge der städtischen Selbstverwaltung. Naturgemäß setzten sich diese Organe aus Männern zusammen, die in Verkehrsangelegenheiten Kenntnis und Erfahrung besaßen, selbst an ihnen beteiligt waren. Und für die von ihnen geführte Verwaltung mußten sich sehr bald Regeln und Bräuche entwickeln, die im herrschenden Landrechte, in der Übung, wie sie der Vertreter der landesherrlichen Gerichtsbarkeit handhabte, nicht vorgesehen waren. Denn der erstehende, sich entwickelnde, aufblühende Verkehr schuf Rechtsfälle, warf Fragen auf vollständig neuer Art. Marktrecht, Stadtrecht entwickelte sich, auf der Grundlage des Landrechts und doch von diesem sich scheidend, besonderer Organe für seine Handhabung sich erfreuend. Und diese neue Entwickelung wurde für die städtischen Gemeinwesen die aufstrebende, das alte Recht und seine Organe zurückdrängende. Unter die Kompetenz der neuen Behörde, des Rates, kamen sehr bald die so wichtigen, in Verkehrsmittelpunkten so häufigen Schuldsachen; vor dem Rate pflegte man Schulden zu kontrahieren, sie in „des Rates Buch“ eintragen, in diesem, wenn die Rückzahlung erfolgte, wieder tilgen zu lassen. Zu einer Zeit dann, wo eben der aufkommende Zeugenbeweis den Beweis durch Eideshülfe und Gottesurteil verdrängte,

Digitized by Google

wurde Grundsatz im städtischen Rechtsverfahren: „Über das Buch geht kein Zeuge“. Es kommt vor, daß von dem Vogtsgericht appelliert wird an das „Buch“ auf dem Rathause. Ein landesherrliches Recht nach dem andern geht in die Hände der städtischen Ratmannen über; jede Erweiterung, welche der Einfluß der letzteren erfährt, wird ein neues Mittel, Wohlstand und Macht der Stadt zu heben. Die Entwickelung gleicht einer Bewegung auf abschüssiger Bahn; das Tempo wird um so rascher, je weiter sie vorschreitet. Die Scheide des 13. und 14. Jahrhunderts sieht die Städte in einer Stellung, in der ihre Herren, mögen sie sich König oder Landesfürst nennen, nur noch eine mehr oder weniger nominelle Macht in ihnen ausüben.

Die neuen städtischen Gewalten aber konnten sich ihrem Ursprunge nicht entfremden. Stets ist in den Städten, die in der Hanse eine Rolle gespielt haben, die Leitung der öffentlichen Angelegenheiten, die Besetzung des Rats, in den Händen der Kaufleute gewesen. Der lübische Satz „in den Rat soll nicht kommen, wer seine Nahrung mit Handwerk erwirbt“, nicht so alt, wie er zu sein vorgiebt, bezeichnet doch richtig die Tendenz der hansestädtischen Verfassungen. Zwar lassen sich fast in allen Städten einzeln Handwerker im Rat nachweisen, auch ist bald hier, bald dort einmal die bestehende Ordnung unterbrochen worden, aber diese Abweichungen bestätigen im Grunde genommen nur die Thatsache, daß recht eigentlich der Kaufmannsstand im Besitz der politischen Gewalt in den Städten war. Und diesem Umstande ist es wesentlich zuzuschreiben, daß die Verkehrsinteressen und damit die Lebensquellen der Städte dauernd eine so sorgfältige Pflege, eine so erfolgreiche Vertretung gefunden haben. Denn die Männer, die im Rate saßen, waren mit diesen Fragen gleichsam aufgewachsen; ihre eigensten persönlichen waren mit den

Digitized by Google

allgemeinen städtischen Interessen eng verknüpft. Zum großen Teil hatten sie in jungen Jahren die auswärtigen Verhältnisse aus eigenen Anschauungen kennen gelernt, wußten, wie es draußen herging, was dort not war. Als in späteren Zeiten die Ungunst der Verhältnisse die auswärtigen Handelsniederlassungen immer mehr schwächte, da klagten die Ratsherren der Städte in erster Linie, daß man jetzt nicht mehr wisse, wie man „die jungen Leute zu Männern heranbilden solle, zu Lenkern und Regierern der Städte". Dazu kam, daß sich in diesen Kreisen sehr bald eine politische Tradition herausbildete; in den führenden Städten, besonders in Lübeck, wurde eine Kenntnis der politischen und merkantilen Verhältnisse Nordeuropas heimisch, wie sie sonst nicht leicht an einem Punkte vereinigt zu finden war. Und direkt überlieferte man, wenn die Lösung einer Aufgabe mißlungen war, dieselbe der nachfolgenden Generation und ihrem größeren Vermögen oder Glücke. Geradezu eingetragen wird es in das Buch: „das mögen thun, die nach uns kommen".

War so die Stetigkeit der Politik gleichsam das natürliche Ergebnis der bestehenden Institutionen, so war andererseits durch diese doch auch eine gewisse Beweglichkeit gesichert. Denn ein eigentliches Patriziat, ein Beschränken der Ratsfähigkeit auf die Angehörigen gewisser Familien, hat sich, abgesehen von Lüneburg (allenfalls könnte man auch Kolberg nennen), in keiner Hansestadt herausgebildet; an diesen Orten verdankt es seine Entstehung den Salinen, deren vererbende Anteile einen gleichmäßig dauernden Wohlstand bis zu einem gewissen Grade sicherten. Allerdings ist in einzelnen Städten innerhalb des Kaufmannsstandes ein sogenanntes Patriziat emporgewachsen in Gestalt einzelner „Kompagnien", „Gesellschaften", deren Mitglieder allein in den Rat eintreten konnten. Aber diese Patriziate waren nicht geschlossen; sie standen jedem

Digitized by Google

offen, der ein unbescholtener Bürger war und natürlich — wohlhabend. Und wie oft hat im Kaufmannstreiben ein Menschenleben, ja eine glückliche Folge einzelner Jahre genügt, um einen Mann reich zu machen. Und das sah man im Rate nicht etwa mit scheelen Augen an. Als 1494 der Hof zu Nowgorod geschlossen wurde, da bedauerten die Herren, daß man gerade das Kontor entbehren müsse, in dem man „am leichtesten mit geringem Gelde zum Manne gedeihen könne". Wohlstand aber ist in Handelskreisen von jeher etwas Wechselndes und Schwankendes gewesen. Gar wenig Familien sind daher in den mittelalterlichen Hansestädten nachweisbar, die durch mehrere Generationen im Rat eine Rolle gespielt haben; es ist ein Kommen und Gehen, ein Emporsteigen und Verschwinden; stabil bleibt nur die gleiche Richtung der Interessen, die gleiche Schulung und Befähigung für den überlieferten Gesichtskreis.

Es kam hinzu, daß die Macht des Rates in städtischen Angelegenheiten allerdings keineswegs unbeschränkt war, daß sie stets den Einklang mit den Interessen der Bürgerschaft zu bewahren bemüht sein mußte, daß sie andererseits aber doch stark genug war, um bedenkliche Abweichungen von der überkommenen Politik zu den Ausnahmen zu machen. Keineswegs hat demgemäß allein der kaufmännische Standpunkt in der städtischen Handelspolitik seine Vertretung gefunden, das Gedeihen der „Ämter" ist nicht weniger lebhaft Gegenstand der Fürsorge gewesen. Beider Wohl war, wie die Verhältnisse lagen, übrigens auch schwer zu trennen.

So war also das, was überhaupt politischer Thätigkeit in erster Linie nachhaltigen Erfolg sichert, in der Hanse zu finden: anhaltende Arbeit in einer bestimmten, durch die Verhältnisse gleichsam vorgeschriebenen Richtung; von Geschlecht zu Geschlecht überlieferte, durch den unausgesetzten regen Verkehr mit dem

Digitized by Google

Auslande stets lebendig erhaltene Kenntnis der Mittel und Bedürfnisse; genügende Autorität und Interessengemeinschaft im Innern, um eine zielbewußte Politik für längere Zeit energisch verfolgen zu können.

Und hier lag die große Überlegenheit über die anderen Nationen Nordeuropas, die Skandinavier und Engländer.

Städtische Gebilde sind es überhaupt gewesen, die im Mittelalter zuerst, ja allein, wirtschaftliche Gesichtspunkte in den Mittelpunkt der Gesetzgebung und Verwaltung stellten. Das ist eins, ja das wesentlichste ihrer historischen Verdienste. Was Deutschland und Italien dann den Weg zu nationaler Staatenbildung versperrte, hat gerade den städtischen Gemeinwesen dieser beiden Länder einen Grad von politischer Selbständigkeit ermöglicht, der im übrigen Europa beispiellos war. Schon über alle Städte jenseits der Grenzen, in denen Papsttum resp. Kaisertum nationale Gewalten waren, gab das den italienischen und deutschen Kommunen einen entschiedenen Vorsprung, wie viel mehr gegenüber fürstlichen Gewalten. Denn deren Politik mußte wohl oder übel während des Mittelalters doch immer noch einen mehr oder weniger dynastischen Standpunkt einnehmen: es galt vor allem doch zunächst den Thron zu behaupten, sei es gegen die Ansprüche auswärtiger Potentaten oder gegen den Ehrgeiz einheimischer Familien, galt ferner, die Rechte der Krone zu wahren, zu erweitern gegen die mächtig emporgewachsenen Stände. In diesen Kämpfen konnte es nicht fehlen an Verlegenheiten, die einer klugen und bestimmten Politik außerhalb dieser Differenzen stehender Gemeinwesen bequeme Handhaben boten. Die Zeiten der großen englisch-französischen Kriege, der langen Kämpfe zwischen den beiden Rosen gingen für die Hansen nicht unbenutzt vorüber. Unter Eduard III. waren die Wollzölle in mehreren der wichtigsten englischen Häfen an deutsche Kaufleute verpfändet,

Digitized by Google

ebenso die Zinngruben in Cornwall und andere Regalien; dieselben Kaufleute (Lübecker und Westfalen) hatten die an Kölner Bürger verpfändete Krone der Königin nebst wertvollen Kronjuwelen wieder eingelöst, als sie verfallen war. Zu jenem Zuge, auf dem der schwarze Prinz die Schlacht bei Crecy schlug, rüstete sich England mit hansischem und italienischem Gelde. Der Ertrag der Rosenkriege war für die Hansen der so außerordentlich vorteilhafte Utrechter Friede von 1474. In Dänemark verdankten sie die vertragsmäßige Begründung ihres Übergewichts jenen schweren inneren Wirren, die dem Tode Erich Menveds folgten. Als dann Waldemar Atterdag versuchte, die Stellung der Hansen zu brechen, vernichteten sie ihn mit Hülfe seines eigenen Adels, der hinter diesem stehenden holsteinischen Grafen und der von ihnen begünstigten schwedischen Königsgewalt der Meklenburger. Die Zeit der sogenannten „Union" der skandinavischen Reiche, die man richtiger als die der Disunion bezeichnen sollte, hat sich dann besonders unfähig gezeigt, der hansischen Politik mit Erfolg zu widerstehen; die Feindschaft zwischen Schweden und Dänen war lebhafter denn je, und damit den hansischen Ansprüchen jederzeit eine Handhabe gegeben. Als Christian II. nach dem Stockholmer Blutbade nahe daran zu sein schien, der Union in Gestalt einer dänischen Vorherrschaft dauernden Halt zu geben, und er jetzt dazu schritt, der hansischen Handelsherrschaft in Skandinavien und der Ostsee ein Ende zu machen, brachte man ihn um Thron und Freiheit durch dieselbe Koalition, vor der 150 Jahre früher die aufstrebende Macht Waldemar Atterdags in den Staub gesunken war. Aus dänischer Gefangenschaft entkam Gustav Wasa nach Lübeck und fand hier die Mittel, neuerdings in sein Vaterland den Aufstand gegen die dänische Herrschaft zu tragen; den Lohn bildeten Privilegien, die den auswärtigen Handel Schwedens ausschließlich in

Digitized by Google

Lübecks und seiner Genossen Hände legten. Daß die Städte Herzog Friedrich von Schleswig-Holstein an Stelle seines vertriebenen Neffen Christian II. zum Könige von Dänemark machten, dankte ihnen der neue Herrscher mit Bestätigung aller hansischen Rechte im weitesten Umfange.

Bis ins Einzelnste könnte man vom Ende des 13. bis zum Anfange des 16. Jahrhunderts diese Hergänge verfolgen und würde immer wieder auf die Thatsache stoßen, daß die Herren in den Städten mit einer für die Zeit staunenswerten Sachkenntnis und Geschicklichkeit die Lage zu beurteilen und auszunutzen verstehen, daß sie ihre Überlegenheit erringen, indem sie in dem mannigfaltigen Wandel der politischen Konstellationen das immer gleiche Interesse unentwegt verfolgen. Der mit der Ausbreitung und Festigung ihres Verkehrs stetig wachsende Wohlstand führte ihnen immer neue Mittel zu und machte den auswärtigen Machthabern die Verbindung mit ihnen immer von neuem wert. Welcher Art, welcher Ausdehnung die Leistungen der Städte waren, ist nur teilweise festzustellen. In vielen Fällen waren es nur Privatleute, nicht die offiziellen Organe, die das Geschäft machten, aber das hat am Ertrage desselben wenig oder nichts geändert: ja in vielen Fällen war es ohne Zweifel vorteilhafter, wenn nicht die Stadt als solche, sondern nur einzelne ihrer Bürger als Kontrahenten den Auswärtigen gegenüberstanden. Die Thatsache bleibt immer dieselbe, daß auswärtige politische Gewalten ihren Vorteil darin fanden, zur Erreichung ihrer mehr oder weniger privaten oder öffentlichen Zwecke mit den deutschen Städten und Kaufleuten in Verbindungen zu treten, deren Ergebnis stets für diese merkantile oder finanzielle Vorteile gegenüber dem Auslande waren.

So ist es gekommen, daß die Hansen in den fast ausschließlichen Besitz des Ostseehandels gelangten, jenes west-östlichen

Digitized by Google

Austausches auf der großen Linie Flandern-Rußland, aus dem nach der eigenen Erklärung der Hansen „wie aus einem Brunnquell“ aller hansischer Verkehr geflossen; daß sie wesentlich die Vermittler des Handels in Wolle und Tuch, Salz und Wein waren, der zwischen England einerseits, Flandern und Westfrankreich andererseits unterhalten wurde; daß ihre Schiffe die Hauptrolle spielten an den Salzgestaden südlich der Loire, in Browasien und der Baie; daß sie aus dem lebhaften Holz- und Getreidehandel, der seit alter Zeit her Preußen mit England in besondere Verbindung setzte, im Laufe des 15. Jahrhunderts die Engländer mehr und mehr verdrängten; daß sie den einträglichen Häringsfang im südlichen Sunde vor Skanör und Falsterbo und den damit in Verbindung stehenden gewinnbringenden Austausch aller Arten von Rohprodukten und gewerblichen Erzeugnissen mit dem Ablauf des 14. Jahrhunderts ausschließlich in ihre Hand brachten; daß die gesamten Erzeugnisse der reichen norwegischen Fischerei ausschließlich an sie übergingen; daß so der Handel mit Häring und Stockfisch, der massenhaft verbrauchten Fastennahrung der großen Menge, wesentlich ihren Beutel füllte; daß sie in zahlreichen Verkehrszweigen von geringerer Bedeutung den nordeuropäischen Markt beherrschten oder wesentlich beeinflußten.

Das lebhafte Bedürfnis des Deutschen, fremden Nationen nach Kräften gerecht zu werden, an der eigenen Größe aber gewissenhaft zu mäkeln und zu kritteln, hat in den letzten Jahren eines lebhafteren Interesses für hansische Geschichte auch einer Anschauung Ausdruck und Verbreitung verschafft, die betonen zu sollen glaubt, daß es doch manchmal recht gewaltsame Mittel waren, mit denen die Hansen ihre Zwecke erreichten. Man hat besonders auf Norwegen hingewiesen (Beispiele aus nicht skan-

Digitized by Google

dinavischen Gebieten dürften, aus dem ganz einfachen Grunde mangelnder Stärke der Hansen, nicht leicht zu finden sein), wo die Deutschen sich wiederholt der lästigen englischen und schottischen Konkurrenten mit Gewalt entledigten, wo 1443 den königlichen Vogt Olaf Nielsen, der sich lebhaft bemüht hatte, dem deutschen Kaufmanne Schwierigkeiten zu bereiten, nicht die ihn umschließenden Arme seines Bruders, des Bischofs von Bergen, und nicht das vorgehaltene Kruzifix schützten. Man hat in übereifriger Gerechtigkeit vergessen, daß man jede Zeit nur an sich selber messen soll, das 15. Jahrhundert nicht an der Humanität des neunzehnten. Derartige Ausschreitungen sind in jener Zeit wahrlich nicht allein von den Hansen geübt worden, sondern von allen, die dazu — die Macht hatten; das haben die Hansen ihrerseits auch als Opfer der herrschenden Sitte empfunden: in Nowgorod, auf den Straßen Londons, auf Island, an den friesischen und nordfranzösischen Küsten und an manchem andern Orte. Ihr Konto stellt sich aber verhältnismäßig günstig, da sie doch im allgemeinen die überlegenen waren. Aber spätere Jahrhunderte haben auch das ausgeglichen, und von den Skandinaviern, die einst am meisten von ihnen gelitten hatten, ist ihnen in Brutalitäten reichlich heimgezahlt worden. Es galt eben in jener Zeit, Hammer oder Ambos zu sein; und wer wollte den Hansen verdenken, daß sie das erstere vorzogen?

Und ebenso verhält es sich mit dem oft wiederholten Vorwurf der hansischen engherzigen Ausschließlichkeit, die den Fremden daheim nicht habe gönnen wollen, was sie selbst draußen beanspruchte und genoß. In der That war die Ausschließlichkeit groß; das wirtschaftliche Gedeihen der engsten Heimat war recht eigentlich die Richtschnur aller handelspolitischen Maßnahmen; dem Fremden gegenüber, mochte er Deutscher oder Nichtdeutscher, Hanse oder Nichthanse sein, war der Einheimische

Digitized by Google

durchaus bevorzugt. Nur an bestimmten Tagen des Jahres, zu den Zeiten der freien Märkte, durfte der Fremde mit dem Fremden direkten Verkehr treiben; sonst mußten alle ihre Beziehungen durch die Hand der Bürger gehen. Aber war denn diese Ausschließlichkeit etwas spezifisch Hansisches? Übten sie nicht alle, die sie durchzusetzen und aufrecht zu erhalten vermochten? Eben auf das letztere kam es an. Am Willen fehlte es auch den Engländern und Skandinaviern nicht; aber ihnen gelang nicht, was die Hansen vermochten. Wie oft hat das englische Volk vor König und Parlament geklagt über die drückenden Vorrechte der Hansen. 1486 schließen die Kaufleute, Schiffer und Bewohner der Hafenstädte von England eine derartige mit den lebhaftesten Farben malende Beschwerde mit den Worten: „Darum wäre es besser für das ganze englische Reich, Besserung zu versuchen durch offenen Krieg und Streit, was es auch kosten möge, als so das eigene Verderben ruhig und verzagt mit anzusehen". Aber ihre Klagen bleiben im wesentlichen wirkungslos. Ganz einfach, weil die maßgebenden politischen Gewalten des Landes immer noch ihren Vorteil darin sahen, den Hansen nicht zu scharf auf den Leib zu rücken, und die Hansen ihrerseits diese Situation ebenso klug wie zäh auszunutzen verstanden. Und wie schwer hat man erst in den skandinavischen Landen den Druck empfunden, der in Gestalt der hansischen Handelsübermacht auf der Entwickelung der heimischen Volkswohlfahrt lastete! Aber das Joch abschütteln, ja das vermochte man, wie die Dinge nun einmal lagen, nicht, obgleich bald die Könige, bald Adel oder Geistlichkeit, bald Städte oder Bauern an den Ketten rüttelten, und obgleich helle Köpfe im Norden recht gut einsahen, daß die kriegerische Macht der Hansen eigentlich gar nicht so groß war, und daß das seetüchtige Volk der Dänen keineswegs so ohne weiteres die Meere vor ihr zu räumen

Digitized by Google

brauchte. Als dann aber die Zeit gekommen war, als die Verhältnisse sich wandten, da hat man sich in England und Skandinavien keineswegs bemüht, nun Luft und Licht gleich zu verteilen, nein, aus den bevorrechteten Hansen wurden schwer benachteiligte und oft hart bedrückte Deutsche, während die fremden Nationen, im Besitze der Macht, die Rechte ihrer Angehörigen in den deutschen Häfen, wie sie sie auslegten, gar wohl zu wahren wußten.

Denn nicht ein wirtschaftliches Unterliegen war das Sinken hansischer Macht; diese ist gestürzt worden durch dasselbe Mittel, durch das sie groß geworden, durch politische Überlegenheit. Alle anderen Ursachen des Sinkens der Hanse kommen neben dieser nur nebenher in Betracht.

Gar manche Behauptungen sind in dieser Frage aufgestellt worden. Die Entdeckung Amerikas, die Auffindung des Seeweges nach Ostindien sollen eine vollständige Umwälzung des bisherigen Handels herbeigeführt haben, die Hansen nicht rasch und energisch genug in die neuen Handelsbeziehungen eingetreten sein. Uneinigkeit soll den hansischen Bund untergraben, das Aufkommen des Reichskammergerichts ihn gelockert, die Reformation ihn gespalten haben, dann endlich die Schließung des Hofes zu Nowgorod, die Auflösung besonders der flandrischen Kontore, das Lockern der Kontorordnungen und eine Reihe anderer einzelner Vorgänge ihm die Lebensquellen unterbunden haben. Man bedenkt nicht, daß die Entdeckung Amerikas auf die Entwickelung des europäischen Handels erst einen nennenswerten Einfluß gewann, als die Hanse bereits zu den Toten zählte, daß speciell die Erben des hansischen Handels aus dieser Entdeckung merkbaren Vorteil nicht vor dem 18. Jahrhundert zogen. Man übersieht, daß gerade die Hansen die ersten auf dem Platze waren, als es galt, die Waren Indiens nicht mehr

Digitized by Google

in Brügge aus der Hand der Italiener, sondern in Lissabon aus der der Portugiesen in Empfang zu nehmen, daß sie in der That zunächst den Vertrieb dieser Waren für den Norden und Nordosten Europas in der Hand behielten wie bisher, daß die ersten, übrigens mehr Raub- und Beutezügen als Handelsunternehmungen gleichenden und zunächst wesentlichen Ertrag nicht gewährenden Versuche der anderen europäischen Nationen, aus dem asiatischen Handel an der Quelle zu schöpfen, in eine Zeit fallen, in der ebenfalls die Niederlage der Hansen schon entschieden war. Auch ihrer Uneinigkeit mißt man eine zu große Bedeutung bei, besonders wenn man auf Landfrieden, Kammergericht und Glaubenstrennung Gewicht legt; man vergißt, daß die Hanse eigentlich nie vollständig einig war, daß sie z. B. nie einen gemeinsamen Krieg geführt hat, daß überhaupt die moderne Vorstellung von Einheit und Einigkeit ein Begriff ist, der in der mittelalterlichen deutschen Geschichte eine Stätte nicht hat. Was sonst noch angeführt wird, ist nebensächlich, von lokaler Bedeutung, einzeln auch geradezu unrichtig. Der Kern der Frage läßt sich mit einem einzigen Satze beantworten: es gebrach der Hanse an politischer Macht, ihre Stellung aufrecht zu erhalten.

Der Schlüssel dieser Stellung lag im Ostseehandel, dem „Brunnquell" hansischen Verkehrs; auf diesem Boden war der hansische Baum gewachsen, hier mußte er gefällt werden. Alte Konkurrenten in diesem Verkehr waren die Niederländer, d. h. eigentlich die Friesen, die Bewohner der jetzigen Provinzen Holland, Seeland und Westfriesland, der äußeren Küsten von der Schelde bis zum Louwers, in specie die eigentlichen Holländer, denn die übrigen Angehörigen der gegenwärtigen Niederlande, besonders die Bewohner der Binnenküsten der Südersee, waren rechte Hansen. In dieser Konkurrenz wurden die Holländer im Laufe des 15. Jahrhunderts von Jahrzehnt zu Jahrzehnt unbe-

Digitized by Google

quemer. Sie konnten durch ihre Lage die Vorteile des Stapelplatzes Brügge zu ihrer Konkurrenzfähigkeit in die Wagschale werfen, sie genossen durch ihre, gleich der hansischen auf wirtschaftliche Zwecke gerichtete Gesetzgebung und Verwaltung desselben Vorteils, der das Übergewicht dieser begründet hatte. An ihnen fanden die skandinavischen Reiche, sobald ihr natürlicher Gegensatz zur Hanse in offene Feindschaft auszuarten drohte, einen stets bereiten Ersatzmann, der fähig und willig war, an die Stelle der Hanse zu treten und um billigere Bedingungen alles das zu leisten, was diese zunächst unentbehrlich machte. Die Hanse hat oft daran gedacht, einzeln auch mit vorübergehendem Erfolge versucht, diesen Rivalen mit Gewalt zu verdrängen. Als sie 1523 mit der Vertreibung Christian II., der Einsetzung Friedrichs I. in Dänemark, der Erhebung Gustav Wasas zum Könige von Schweden den Höhepunkt ihrer Macht im skandinavischen Norden erstieg, glaubte Lübeck den Zeitpunkt gekommen, das Ziel zu erreichen. In Schweden erlangte es den vertragsmäßigen Ausschluß der fremden Konkurrenz, in Dänemark erstrebte es mit Nachdruck die Sperrung der Ostsee für die Holländer. Aber obgleich die nordischen Könige der Hanse ihre Throne verdankten, obgleich die Lübecker noch einmal das Schwert zogen, um König Friedrich zu schützen vor dem gerade von den Niederlanden aus und mit niederländischer Hilfe unternommenen Versuche Christians II., sein Reich wieder zu erobern, konnte sich doch die Dankbarkeit der Verpflichteten nicht soweit erstrecken, daß sie bis zu diesem Grade ihre Lande dem Interesse hansischer Handelspolitik dienstbar machten. Gustav Wasa, stets rücksichtslos nur das eigene Interesse, alte Verpflichtungen überhaupt nicht kennend, setzte sich schon in den ersten Jahren über den geschlossenen Vertrag hinweg, Friedrich I., schonender, sonst den Hansen gern gefällig, mochte und konnte

Digitized by Google

ihnen doch in diesem Punkte nicht zuwillen sein. Da faßte Jürgen Wullenwever, der revolutionäre Bürgermeister von Lübeck, als König Friedrich 1533 starb, den kecken Plan, den Sund selbst unter die städtische Herrrschaft zu bringen und so die Schlüssel der Ostsee in die Hand zu nehmen, ein Gedanke, der dem Lübecker Rate auch in den Tagen heimischer Ruhe und herkömmlicher Ordnung stets nahe genug gelegen hatte, dessen Durchführung aber seit den Tagen Waldemar Atterdags nicht wieder versucht worden war, in richtiger Erkenntnis der Thatsache, daß einem derartigen Beginnen die Kräfte der Städte nicht gewachsen seien. Auch Wullenwever mußte die Erfahrung machen, daß Kraft und Mut nicht immer gleichen Schritt halten; Lübeck und seine Genossen unterlagen im Kampfe gegen die vereinigte Macht der nordischen Kronen und des schleswig-holsteinischen Herzogs, Dänemarks Thronerben. Zwar wurden dann im Hamburger Frieden noch einmal für Dänemark und Norwegen die hansischen Handelsprivilegien bestätigt, aber ihre Handhabung erfolgte nicht in dem Sinne, den man früher zu sichern gewußt hatte und jetzt durch Klagen und Beschwerden vergeblich zur Anerkennung zu bringen suchte. Für Schweden hat Gustav Wasa allen hansischen Rechten einfach ein Ende gemacht.

Und Schwedens aufstrebende Macht war es nun auch, die dem russischen Handel der Hansen ein jähes Ende bereitete. Trotz der freien Konkurrenz der Holländer hatte derselbe bis in die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts noch immer einen ansehnlichen Umfang; die Schließung des Hofes zu Nowgorod hatte kaum eine weitere Wirkung gehabt, als ihn an die Küste zurückzudrängen. Da kamen die Tage des Unterganges der livländischen Selbständigkeit. Russen und Polen, Schweden und Dänen kämpften um den Besitz des innerlich zerrissenen, eigener Führung unfähigen Landes. Es ist den deutschen Städten zum Vorwurf

Digitized by Google

gemacht worden, das sie nicht helfend eingetreten sind, ihre älteste kolonisatorische Schöpfung nicht geschützt haben. Aber die alten Herren in den Städten wußten besser, wo sie der Schuh drückte, als ihre modernen Tadler; leider nur zu sehr konnten sie sich decken mit dem ultra posse nemo obligatur. Wenigstens den russischen Handel aber suchten sie durch diese Fährlichkeiten hindurch zu retten. Den jedoch zu stören, lag gerade im Interesse der Schweden, die ihren russischen Feinden die Zufuhr abendländischer Artikel abzuschneiden suchten. Im Sommer des Jahres 1562 wurde die hansische Handelsflotte, die gegen 40 Schiffe stark in den Gewässern von Narwa erschienen war, von den Schweden einfach weggenommen. Niederländer, Engländer, Schotten, Ostfriesen, die in derselben Fahrt begriffen waren, wurden aus politischen Gründen rücksichtsvoller behandelt, nur am Verkehr gehindert; die Hansen haben nie eins von ihren Schiffen wiedergesehen. Da hat Lübeck dieses brutalen Übergriffes wegen zum letzten Male das Schwert gezogen, an der Seite Dänemarks den nordischen siebenjährigen Krieg nicht ohne Waffenruhm und Erfolge gegen Schweden durchgefochten. Im Stettiner Frieden von 1570 wurde die freie russische Fahrt von Schweden zugesagt, Lübeck eine Entschädigung von 75000 Thalern versprochen. Letztere, kärglich genug in Vergleich zu den großen Verlusten und Opfern, wurde der Stadt vorenthalten; der Genuß der freien Fahrt blieb ihr ein einziges Jahr. 1572 schon wurde von den Schweden einfach genommen, was sie an lübischen Handelsschiffen erwischen konnten; eine Zeit wüster Kaperwillkür begann. Die Dänen ließ man unbehelligt. Auch die Niederländer, zu denen seit einigen Jahrzehnten auch die Hansen der Lande Utrecht und Geldern zählten, wurden, als Unterthanen König Philipps, rücksichtsvoll behandelt. Die Engländer begannen damals die Archangelfahrt und hielten sie aufrecht trotz

Digitized by Google

alles kriegerischen und diplomatischen Widerstandes, den ihnen Dänemark entgegensetzte. Als dann die Niederländer sich in siegreichem Kampfe der spanischen Herrschaft entledigten, entfalteten sich ihre merkantilen Kräfte erst recht, denn sie wurden jetzt gedeckt von einer politischen Macht, deren Streben ausschließlich auf Handelsgröße gerichtet war. Gerade der Ostseehandel wurde ihr eigentliches Herrschaftsgebiet; ihm, nicht Ostindien, nicht dem Häringsfange verdankt Holland in erster Linie seinen Wohlstand; 1666 waren $^3/_4$ von Amsterdams Kapital im Ostseehandel angelegt. Die alten Begründer der Hanse aber fristeten ein kümmerliches Dasein. Sie klagten beim Kaiser, beim Reich, bei den Fürsten über Schwedens Gewaltthaten, natürlich ohne Erfolg. Mehr als zu klagen aber vermochten sie nicht. Wie immer so stellten sich auch bei ihnen mit Schwäche und Unvermögen deren vertraute Genossen ein: Kleinlichkeit, Engherzigkeit, Beschränktheit. Es kam die Zeit, wo die alten Häupter der Hanse ihr maritimes Dasein nur noch der Gnade der Seemächte verdankten und kläglich um diese betteln gingen.

Dem Verlust des Ostseehandels folgte alsbald der Sturz der begünstigten Stellung in Dänemark-Norwegen und England. Längst wußte man es auch in den Städten, daß man dort allein und ausschließlich von der Gnade der Landesherren lebe. Diese Gnade war aber wohl noch bei keinem nordischen Herrscher weniger gefunden worden als bei Christian IV. mit seinen Ideen vom dominium maris Baltici. Ihm war schon die bloße selbständige Existenz der Städte mit ihrem bürgerlichen Elemente ein Dorn im Auge. Er hätte gern gesehen, wenn ein allgemeines Zugreifen der Fürsten, eines jeden nach dem nächstliegenden, stattgefunden und dem städtischen Wesen ein Ende gemacht hätte. Das dominium maris Baltici legte er dahin aus, daß er in vollem Frieden mit Lübeck dessen Kauffahrteischiffe bis

Digitized by Google

auf die Rhede von Travemünde verfolgen und auf der Stadt Strome Gewalt üben ließ; die Privilegien der Hanse erklärte er einfach für aufgehoben.

Und mit dem letzteren Schritte folgte er nur der Bahn, die Königin Elisabeth, auf deren Vorgang er sich ausdrücklich berief, gewiesen hatte. Sie nahm ein von den Hansestädten erwirktes, selbstverständlich thatsächlich bedeutungsloses kaiserliches Mandat, das die Niederlassungen englischer Kaufleute in den Hansestädten untersagte,. zum Anlaß, die Rechte der Hansen in England für erloschen zu erklären. Bedenkt man, daß Antwerpen, der Erbe von Brügges Handel, nach hartem Kampfe den Spaniern in die Hände gefallen, damit die andere Stütze des hansischen Handels gesunken und zugleich der natürliche Vorzug der holländischen Lage noch mehr zur Geltung gelangt war, so begreift man, wie mit dem Ablauf des 16. Jahrhunderts die Hansen vollständig aufhörten, als Vermittler des Verkehrs zwischen Ost- und Westeuropa eine Rolle zu spielen. Und damit sank ihre Thätigkeit in den Lokalverkehr hinab, der sich ihnen als den natürlichen und unvermeidlichen Ein- und Ausfuhrhäfen Deutschlands, wenigstens der Weser-, Elb- und Odergebiete, nicht nehmen ließ. Wenn man es ihnen neuerdings zum Vorwurf gemacht hat, daß sie auf Wallensteins Luftschlösser einer germanischen Seemacht nicht eingingen, so erwägt man nicht, daß des Friedländers maritime Pläne doch nur demjenigen lebensfähig erscheinen können, der an die Möglichkeit einer kräftigen und dauernden politischen Einigung Deutschlands unter Habsburgs Führung zur Zeit des dreißigjährigen Krieges glaubt. Wer diesen Glauben nicht teilt, der kann hier nur entwickelungsunfähige Keime einer neuen deutschen partikularistischen Bildung erblicken.

Digitized by Google

Denn es ist nicht anders: die Hanse hatte ihre Zeit gehabt, ihr Untergang war, wie die Dinge lagen, unvermeidlich. Was einst ihre Entwickelung ermöglicht hatte, war jetzt wirkungslos geworden, ja wandte sich gegen die Städte selbst. Ihre Loslösung von der territorialen Gewalt hatte drei Jahrhunderte früher wesentlich beigetragen zur freien Entfaltung ihrer wirtschaftlichen Kräfte, hatte die Verwendung ihrer gesamten politischen Macht im Dienste dieser ermöglicht, jetzt war die Zeit gekommen, wo politische Macht nur noch behauptet werden konnte auf Grund ausgedehnten Territorialbesitzes. Die Periode rein dynastischer Politik war vorüber; die Dynastien waren gefestigt, in ihrem Bestande kaum noch bestritten. Ihre Macht innerhalb ihrer Länder war unendlich gewachsen durch die politische Schwächung der Geistlichkeit, die infolge der Reformation in katholischen wie protestantischen Ländern eintrat, durch die fortschreitende Umwandlung des lehnsherrlichen Feudalstaats in ein landesherrliches Beamtenregiment. Dieses aber folgte der Bahn, die die Städte gewiesen: zunächst von finanziellen Gesichtspunkten aus widmete es sich den wirtschaftlichen Interessen seiner Unterthanen. Als es auf diesem Wege mit den städtischen selbständigen Gewalten zusammenstieß, konnte der Sieg nicht zweifelhaft sein; er wandte sich dahin, wo die größere politische Macht war. Das einzige, was die Städte hätte retten können, wäre ihr Aufgehen in ein deutsches Staatswesen gewesen. Aber dem stand hindernd nicht nur die Thatsache gegenüber, daß ein einheitlicher deutscher Staaat nicht mehr vorhanden war, sondern vor allem der Umstand, daß die heimischen territorialen Gebilde, an die man allenfalls eine Anlehnung hätte versuchen können, und die sich in der That auch stark genug erwiesen haben, die vom Auslande bedrohte politische Selbständigkeit führender Hansestädte zu decken, wirtschaftlich den Städten kaum minder scharf

Digitized by Google

gegenüber standen als das Ausland selbst. Auch hier trat jetzt die Kehrseite des einst so glanzvoll leuchtenden Bildes zu Tage. Die Städte mußten erfahren, daß einzelne Gemeinwesen auf die Dauer ihre Interessen nicht sondern können von denen ihres Landes und Volkes, daß gesunde Blüte städtischer Bildungen nur möglich ist, wenn sie das natürliche Ergebnis der Entwickelung des ganzen Landes ist. Man sah ihre Größe teilnahmlos dahinsinken, hier und da sogar mit Befriedigung, denn einzeln sind ausländische Betriebe, aus denen die Hansen verdrängt wurden, wenigstens zum Teil in die Hand von Angehörigen deutscher Territorien übergegangen.

Es wird vielleicht verwundert jemand fragen, ob denn bei dem Versuche, die Grundlage hansischer Größe klar zu legen, die unleugbare wirtschaftliche Tüchtigkeit der hansischen Männer so gar keine Erwähnung verdiene. Es ist sicher, daß ohne diese Voraussetzung von der Hanse nicht viel Rühmliches zu melden sein dürfte. Aber es ist ein Irrtum, wenn man Fleiß und Geschicklichkeit, Betriebsamkeit und Unternehmungslust, Sparsamkeit und Einfachheit, Kunstsinn und Erfindungsgeist und was sonst alles eine Bevölkerung durch natürliche Anlage zu wirtschaftlicher Thätigkeit befähigt, den Deutschen mehr zuschreiben wollte als ihren stammverwandten Nachbarn oder gar den städtischen mehr als den ländlichen Deutschen. Im wesentlichen sind in dieser Hinsicht die germanischen Nationen Europas ziemlich gleich ausgestattet; und die Bahnbrecher hansischen Verkehrs sind, so weit wir erkennen können, weniger Bewohner der kaum vorhandenen Städte als des flachen Landes gewesen. Was aber geschichtliche Entwickelung jenen natürlichen Anlagen hinzuzufügen pflegt: Geschäftskunde, überlieferte Technik, Kapitalkraft, das besaßen dann allerdings die Hansen durch längere Zeit mehr als ihre Konkurrenten, aber das war doch auch in der Hauptsache ein Pro-

Digitized by Google

dukt der dargelegten günstigen politischen Stellung. Mit dieser sind dann auch jene Vorzüge bis auf einen geringen Rest zu Grunde gegangen, die natürlichen Anlagen aber haben sich durch den schweren Drang der zwei Jahrhunderte vom dreißigjährigen bis zum Befreiungskriege ungeschwächt erhalten, ja sind vielleicht durch die Schule der Not noch gekräftigt worden. Aber sie werden uns den Nutzen nicht bringen können, den wir von ihnen erwarten dürfen, ja sie werden bei der Neigung und Befähigung unserer Landsleute, in fremdem Volkstum aufzugehen, bei der Leichtigkeit der Verpflanzung, wie sie unsere Zeit kennt, im Dienste Fremder sich gegen unser eigenes Volk wenden, wenn ihnen die Stütze fehlt, an der sie dereinst zur Größe emporstiegen, politische Macht des heimischen Staates. Wir besitzen dieselbe zur Zeit in einer Fülle wie nie zuvor, aufgebaut auf einer breiteren, festeren Grundlage als jene, welche einst die wirtschaftliche Größe der Hansen schuf. Aber Gefahren drohen ihr doch, vor allem aus dem eigenen so vielseitig begabten, so rastlos thätigen, so peinlich selbständigen Volksgeiste heraus. Man möchte allen, die am politischen Leben unseres Volkes beteiligt sind, ein videant consules zurufen. Gelingt es uns, politisch eine anerkannte Macht zu bleiben, den Grad innerer Geschlossenheit zu behaupten, der dazu unbedingt notwendig ist, so ist uns auch im wirtschaftlichen Leben der Völker eine würdige Stellung gesichert. Hier liegt der Kernpunkt der Frage. Auch die Geschichte der Hanse lehrt wie die aller andern merkantilen Staatenbildungen, daß wirtschaftliche Größe nur zu erringen und zu behaupten ist durch politische Macht.

Druck von Ißleib & Rietzschel in Gera.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google